



Milano, 20 maggio 2016

Comunicato Stampa

CIPRA Italia fa il punto sulla situazione dei trasporti nelle Alpi in vista dell'inaugurazione del tunnel ferroviario del Gottardo

Presentato oggi a Milano il dossier sui trasporti nelle Alpi

Attraverso le Alpi transitano ogni anno milioni di persone e vengono trasportate milioni di tonnellate di merci. Sebbene in questi ultimi anni in molte situazioni si vada affermando un trend positivo nel passaggio verso l'intermodalità per il trasporto merci, nel Alpi predomina ancora nettamente il trasporto su gomma sia di passeggeri sia di merci. L'unico aumento sul ferro è rilevabile nei collegamenti con la Svizzera, per il resto non si osserva alcuna variazione a vantaggio della ferrovia. L'andamento viene evidenziato in modo emblematico dal rapporto annuale per il 2014 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni svizzero (DATEC). dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero. Addirittura per quanto concerne gli scambi con la Francia (segmenti alpini Ventimiglia- Tarvisio e Ventimiglia-Vienna) siamo scesi da un 19.9% del 1999 a un 9.1% nel 2014, tanto che la strada rappresenta più del 91% del traffico.

Sempre secondo i **dati del DATEC** il traffico merci per l'arco alpino compreso tra Ventimiglia e Tarvisio nel 2014 è pari a 196,1 milioni di tonnellate. Si rileva solo un modesto aumento: nel 2013 erano 191,5 milioni di tonnellate (nel 2006 nelle Alpi transitarono 199,8 milioni di tonnellate) tanto da far supporre una progressiva stabilizzazione dei flussi transalpini, o quanto meno da un consistente rallentamento della loro crescita.

“Da sempre la questione dei trasporti caratterizza le politiche della CIPRA e in vista dell'inaugurazione del tunnel ferroviario del Gottardo CIPRA Italia torna a puntare i riflettori sui trasporti nelle Alpi.” dichiarano **Vanda Bonardo** e **Francesco Pastorelli** rispettivamente consigliere con delega ai trasporti e direttore di CIPRA Italia.

L'associazione lo fa con il contributo degli esperti: Dario Balotta, Alberto Collidà, Andrea Debernardi, Damiano Di Simine, Anna Donati, Lorenzo Frattini; Angelo Tartaglia, Andrea Wehrenfennig, Mario Zambrini e delle associazioni aderenti. *“Con questo dossier - proseguono i dirigenti di CIPRA Italia - si vuole ricordare che la **protezione del clima** non si attua se si trascura il settore dei trasporti e la sola realizzazione di infrastrutture, non accompagnata da opportune politiche trasportistiche, non sarà sufficiente a perseguire l'obiettivo del trasferimento modale da tempo dichiarato dai Paesi alpini e dall'Unione Europea.”*

Il 1° giugno del 2016 sarà inaugurata la **galleria di base del Gottardo**. Nel 2020, con la successiva apertura del tunnel del Monte Ceneri e insieme al Lötschberg (già in funzione), sarà ufficialmente completo il sistema Alptransit. Ma l'arrivo di questa grande opera porterà finalmente un riequilibrio dalla “gomma” al “ferro” nell' area alpina? *“ E' un interrogativo che ci stiamo ponendo in molti.”* ricordano Bonardo e Pastorelli- *“ C'è il consolidato sospetto che Alpetransit sia arrivato mentre l'Italia sta ancora studiando i progetti. Al momento tutto lascia intendere come e quanto il nostro Paese non abbia saputo approfittare dell'occasione creata dalla Svizzera e accompagnare lo sviluppo del progetto. Infatti ci presentiamo piuttosto impreparati a ricevere sulla nostra rete ferroviaria l'impatto della valanga di merci che lo attraverseranno, e che invece di proseguire il loro viaggio su ferro finiranno per riversarsi su centinaia di migliaia di TIR, aggravando il quadro di inquinamento delle valli alpine e anche della Pianura Padana.”*

La **Convenzione delle Alpi attraverso il Protocollo Trasporti** impone ai Paesi aderenti un obiettivo di riduzione del traffico di transito, la rinuncia a realizzare potenziamenti della viabilità di attraversamento alpino e una decisa politica di sostegno al trasporto su ferro, anche basata su

strumenti regolativi di natura economica e fiscale. Tuttavia dagli anni 70, mai come oggi, le Alpi sono state minacciate da progetti stradali. In tutti i paesi alpini sono in programma o già in costruzione potenziamenti degli assi di transito attraverso le Alpi. *“Una politica questa che ci vede in netta opposizione, - sottolineano Bonardo e Pastorelli- CIPRA mantenendo fede alla sua mission per la protezioni delle Alpi, vuole riaffermare il suo ruolo di controllore dell'applicazione della Convenzione e chiedere con forza che non venga disatteso il Protocollo Trasporti e con esso l'importante articolo 11. Realizzare i raddoppi dei tunnel stradali come quelli del Frejus e del Gottardo significa violare il Protocollo, che impone alle Parti di astenersi dal realizzare nuova capacità stradale transalpina.”*

*“L'incontro di oggi è l'occasione per presentare le nostre proposte in merito ai trasporti nelle Alpi auspicando un cambio di rotta nelle politiche italiane anche in considerazione di una probabile progressiva stabilizzazione dei flussi transalpini - concludono Bonardo e Pastorelli – fin da ora comunichiamo che seguiremo con attenzione l'evoluzione dell'Allegato al DEF (aprile 2016) con la **“Strategia per le infrastrutture di Trasporto e della Logistica”** dove il Ministro Delrio propone per il futuro di tornare alla pianificazione dei trasporti. Vogliamo credere sia un Piano che sappia recepire gli obiettivi previsti dal protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi così come gli obiettivi di riduzione dei gas serra”.*

Il dossier completo sarà presto scaricabile sul sito <http://www.cipra.org/it/cipra/italia> oppure potrà essere richiesto a italia@cipra.org

Le proposte della CIPRA

Piena attuazione del Protocollo Trasporti

Il Protocollo Trasporti mira alla creazione di un sistema sostenibile, cioè di un sistema organizzato dei trasporti in grado di offrire i mezzi e le opportunità per soddisfare i bisogni economici, ambientali e sociali in modo efficiente ed equo, minimizzando gli impatti negativi, che possono essere evitati o ridotti ed i relativi costi. Per la sua reale attuazione CIPRA Italia ritiene indispensabile:

- ◆ una politica efficace di trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia, possibilmente coordinata in tutto l'arco alpino;
- ◆ Il rispetto dei divieti di potenziamento degli assi di transito stradali nella regione alpina;
- ◆ la rinuncia al raddoppio del Gottardo
- ◆ la riduzione delle emissioni di CO2 dovute al traffico;
- ◆ l'introduzione completa di un'Eurovignette nei paesi dell'UE e l'aumento della TTPCP in Svizzera al livello massimo consentito dai trattati;
- ◆ l'introduzione della borsa dei transiti alpini o di uno strumento di trasferimento del traffico altrettanto efficace;
- ◆ il rispetto dei limiti vigenti per il rumore e le sostanze nocive nella regione alpina, per non mettere ancora più in pericolo la salute della popolazione;
- ◆ maggiori controlli di sicurezza per il traffico pesante su strada;

Contenere gli effetti del transito pesante ai valichi alpini stradali

Gli effetti del transito di mezzi pesanti che attraversano valli alpine per raggiungere i valichi sono evidenti non soltanto nelle valli interessate da infrastrutture autostradali, ma anche in quelle interessate da strade statali nonostante la quantità di traffico sia decisamente inferiore. Infatti, in questo caso si ha spesso a che fare con una viabilità ordinaria che attraversa centri abitati, risale i versanti e riceve già tutto il traffico locale. I valichi sono talvolta situati a quote piuttosto elevate con frequenti problemi di attraversamento specialmente nel periodo invernale (neve, pericolo valanghe). Tali direttrici dovrebbero essere appannaggio esclusivamente del traffico locale, invece spesso e volentieri sono interessate dal transito di mezzi pesanti che arrivano (o sono destinati) da molto lontano. Le motivazioni che inducono un'impresa di autotrasporto a percorrere il valico del Monginevro o del colle della Maddalena –per fare due esempi relativi alle Alpi occidentali- sono da ricercarsi nel mancato pagamento di pedaggio (che si avrebbe transitando per i valichi autostradali) che compensa i tempi di attraversamento decisamente più elevati. Vallate congestionate, centri abitati resi invivibili (si pensi a Demonte, Aisone e gli altri paesi della Valle Stura), sensi unici alternati e chiusure temporanee dei valichi sono la norma. Finora le uniche proposte per superare tali problemi non sono andate oltre la realizzazione di circonvallazioni, tunnel di valico o improbabili nuovi collegamenti (si pensi allo scellerato progetto autostradale Cuneo-Nizza sul quale per anni hanno investito le istituzioni piemontesi) lasciando le valli a convivere con il problema dei TIR. Alle soluzioni infrastrutturali (costose e dai tempi di realizzazione lunghi e talvolta dai dubbi effetti sul traffico in quanto ne attirerebbero dell'ulteriore) preferiamo una soluzione di tipo gestionale che definisca un limite dei transiti consentiti, sulla base di parametri ambientali e di sicurezza, ed entro tale limite preveda di limitare il transito il più possibile ai mezzi pesanti che hanno come provenienza e/o destinazione le regioni adiacenti il valico. In questo modo un TIR proveniente dalla pianura piemontese e diretto alla regione francese PACA potrebbe continuare a transitare per uno dei due valichi sopra citati, un TIR proveniente dalla Croazia e diretto a Barcellona, sarebbe costretto a transitare per un altro valico autostradale o, meglio, a passare ad altra modalità.

Ferrovie efficienti e competitive e pieno sfruttamento delle capacità ferroviarie

Lo sviluppo del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità non deve essere solo una scelta dettata dalle prioritarie necessità di tutela ambientale e di riequilibrio delle quote modali dalla gomma al ferro, ma anche una opportunità economica grazie all'efficienza del sistema che, se innovato, può assicurare costi competitivi rispetto al tutto strada. Le nuove infrastruttura ferroviarie transalpine da sole non sono sufficienti per soddisfare il bisogno di presentare segni tangibili di un sostegno effettivo alle modalità alternative di trasporto merci. Ad esempio nonostante la nascita di nuove imprese ferroviarie (private e pubbliche) operanti in Italia, in forza del processo di liberalizzazione avviato in questi anni, non si è riusciti ad arginare la grave crisi dell'incumbent (Cargo FS).

Pertanto :

- ◆ E' essenziale associare vari interventi pratici in fasi successive, per stabilizzare la situazione attuale del trasporto merci su rotaia attraverso le Alpi, e poi cercare di progredire ogniqualvolta possibile. Ciò implica l'uso di interventi coordinati da una estremità all'altra del percorso economico per migliorare il servizio offerto sui diversi corridoi ferroviari esistenti, e progredire verso l'interoperabilità della rete.
- ◆ Devono essere superate le ultime barriere all'ingresso per nuovi operatori ferroviari sulla rete nazionale e garantito il proseguimento del processo di liberalizzazione. Più imprese, più capacità, più investimenti, più offerta, più occupazione.
- ◆ È necessario un adeguamento logistico e snellimento burocratico dei porti e potenziamento dei rapporti tra Autorità portuali, imprese ferroviarie ed interporti. In particolare occorre dar vita all'istituzione di Fast Corridor ferroviari per spostare i sistemi di attesa per lo sdoganamento dal porto (oggi con tempi molto lunghi) al retroporto
- ◆ Gli incentivi approvati dal Governo come il "ferro-bonus" e il "mare-bonus" per non essere fine a se stessi hanno bisogno di essere accompagnati da azioni concrete di investimenti e normative. Non va solo assicurato che le merci ferroviarie arrivino fino ai terminali del nord Italia ma che le unità di carico casse mobili, container e semirimorchi non proseguano via Tir per il centro e il sud Italia.
- ◆ Occorre attivare in fretta i decreti attuativi necessari a sbloccare i fondi recentemente approvati dal Governo per gli sconti pedaggio alle merci sulla rete ferroviaria nazionale, estendendo quindi tali sconti a tutto il territorio nazionale (prevista solo per il sud dalla legge di stabilità 2015).
- ◆ Sospendere gli incentivi diretti ed indiretti al trasporto su gomma
- ◆ Agevolare l'iniziativa degli operatori privati del trasporto su ferro.
- ◆ Snellire la burocrazia e gli oneri inutili: in particolare è utile dare attuazione alla norma che prevede l'unificazione della rete Rfi (ANSF) e sottoposta all'USTIF
- ◆ Potenziare il ruolo nel trasporto merci del gruppo Trenitalia, aumentandone gli investimenti sul settore e la rapidità operativa (Piano Industriale)

Dal punto di vista più specificatamente tecnico è indispensabile:

- ◆ adeguare rete e scali merci per garantire treni più lunghi e capienti in linea con gli standard europei di punta.
- ◆ la promozione di sistemi innovativi per il trasbordo delle merci su ferrovia come Nikrasa e Cargobeamer.
- ◆ Attuare un importante piano di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie e dei terminal agli standard europei per far circolare treni da 750 m (in Italia la lunghezza attuale dei treni va dai 450m ai 650m). Estendere la lunghezza della rete che può far transitare treni a sagoma P80.

Pianificazione nazionale dei trasporti

Le risorse economiche per infrastrutture viarie e trasportistiche e per l'intermodalità devono essere assegnate sulla base di **piani nazionali e regionali** che partano da un'attenta valutazione dei reali flussi di traffico e delle priorità d'investimento, così come gli obiettivi di riduzione di inquinamento locale e di emissione climalteranti. Siamo in attesa di vedere il Piano per lo sviluppo della Portualità e della Logistica, elaborato ed adottato dal ministro Delrio e dal Governo (questo è già stato presentato ed adottato dal Governo). Pertanto chiediamo una rapida elaborazione ed approvazione dell'aggiornamento del Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, già annunciato nell'Allegato al DEF 2016. Un Piano che però sappia recepire gli obiettivi previsti dal protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi così come gli obiettivi di riduzione dei gas serra.